



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Gebrauchsmusteranmeldung

Aktenzeichen: 202 13 145.9

Anmeldetag: 27. August 2002

Anmelder/Inhaber: TRW Automotive Safety Systems GmbH & Co KG,
Aschaffenburg/DE

Bezeichnung: Airbag-Modul sowie Baugruppe aus einem Lenkrad
und einem Airbag-Modul

IPC: B 60 R 21/16

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Gebrauchsmusteranmeldung.

München, den 11. Juli 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to the President of the German Patent and Trademark Office, is written over the printed text.

Agurks



PRINZ & PARTNER GbR

PATENTANWÄLTE
EUROPEAN PATENT ATTORNEYS
EUROPEAN TRADEMARK ATTORNEYS

Manzingerweg 7
D-81241 München
Tel. + 49 89 89 69 80

27. August 2002

TRW Automotive Safety Systems GmbH & Co. KG
Hefner-Alteneck-Straße 11
D-63743 Aschaffenburg

Unser Zeichen: T10211 DE
JS/Hc

Airbag-Modul sowie Baugruppe aus einem Lenkrad und einem Airbag-Modul

5

Die Erfindung betrifft ein Airbag-Modul zum Einbau in ein Lenkrad, mit einem Gasgeneratorträger und einer Abdeckkappe, die durch eine Schnappverbindung miteinander verbunden sind. Die Erfindung betrifft ferner eine Baugruppe aus einem Lenkrad und einem erfindungsgemäßen Airbag-Modul.

10 Bei Airbag-Modulen werden zur Befestigung von Abdeckkappen am Modul neben Niet- und Schraubverbindungen vor allem kostengünstige Schnappverbindungen verwendet. Solche Schnappverbindungen müssen in der Regel durch zusätzliche Elemente gesichert werden, um ein mögliches Lösen der Schnappverbindung auszuschließen.

15 Die Erfindung schafft ein Airbag-Modul mit einem Gasgenerator und einer daran befestigten Abdeckkappe, das ohne zusätzliche Sicherungselemente auskommt.

Gemäß der Erfindung ist vorgesehen, daß sowohl am Gasgeneratorträger als auch an der Abdeckkappe Vorsprünge ausgebildet sind, wobei jeweils ein

Vorsprung des Gasgeneratorträgers und ein Vorsprung der Abdeckkappe einen gemeinsamen Fortsatz bilden, auf dem ein erstes Ende einer Schraubenfeder aufgenommen ist. Schraubenfedern sind kostengünstige Konstruktionselemente, die üblicherweise zur Rückstellung des Airbag-Moduls im Lenkrad nach einem
5 Niederdrücken des gesamten Airbag-Moduls zur Hupenbetätigung verwendet werden. Die Schraubenfedern werden erfindungsgemäß zusätzlich dazu verwendet, ein Lösen der Schnappverbindung zwischen Gasgeneratorträger und Abdeckkappe zu verhindern, d.h. die Schraubenfedern übernehmen die Funktionen Rückstellung des Airbag-Moduls und Sichern der Schnappverbindung zwischen
10 Gasgeneratorträger und Abdeckkappe. Durch die so erreichte Einsparung zusätzlicher Sicherungselemente vereinfacht sich die Montage, und die Montagekosten können verringert werden. Der Mehraufwand zur Formung der erforderlichen Vorsprünge beim Gasgeneratorträger und bei der Abdeckkappe ist demgegenüber zu vernachlässigen.

15 Vorzugsweise sind die Fortsätze an der Unterseite des Airbag-Moduls vorgesehen, die einem an die Lenkradnabe angrenzenden Bereich gegenüberliegt.

Eine sichere Halterung der Schraubenfedern ist dadurch gewährleistet, daß der Durchmesser der Fortsätze größer als der Innendurchmesser der zugehörigen Schraubenfedern ist, oder daß die Fortsätze einen Wulst aufweisen.

20 Gemäß der bevorzugten Ausführungsform weist wenigstens einer der Fortsätze eine Kontaktfläche zur Herstellung eines elektrischen Kontakts auf, so daß über den Fortsatz der Kontakt zur Auslösung des Hupsignals eingebracht werden kann.

25 Die Erfindung sieht auch eine Baugruppe aus einem Lenkrad und einem erfindungsgemäßen Airbag-Modul vor.

Vorteilhafte Ausgestaltungen der Baugruppe sind in den Unteransprüchen 7 bis 11 angegeben.

Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der folgenden Beschreibung einer bevorzugten Ausführungsform und aus den beigefügten Zeichnungen, auf die Bezug genommen wird. In den Zeichnungen zeigen:

- Figur 1 ein an einem Lenkrad angebrachtes erfindungsgemäßes Airbag-Modul; ✓

- Figur 2 eine Schnittansicht entlang der Linie A-A in Figur 1;

- Figur 3 eine Schnittansicht entlang der Linie B-B in Figur 2; und

- Figur 4 eine Schnittansicht einer Ausführungsvariante entsprechend der Darstellung in Figur 2.

10 In Figur 1 ist schematisch ein an einem Lenkrad 10 (von dem nur ein an die Lenkradnabe angrenzender Bereich 12 angedeutet ist) angebrachtes Airbag-Modul 14 dargestellt, das eine Abdeckkappe 16 und einen Gasgeneratorträger 18 aus Kunststoff umfaßt (siehe auch Figur 2). Die Abdeckkappe 16 umgibt den Gasgeneratorträger 18 im wesentlichen vollständig mit Ausnahme der dem
15 Bereich 12 des Lenkrads 10 gegenüberliegenden Unterseite 20 des Airbag-Moduls 14. Die Abdeckkappe 16 ist mit dem Gasgeneratorträger 18 über mehrere an den aneinander anliegenden Seitenwänden des Gasgeneratorträgers 18 und der Abdeckkappe 16 vorgesehenen Schnappverbindungen 22 verbunden.

Auf der Unterseite 20 des Airbag-Moduls 14 sind Fortsätze 24 gebildet, die in
20 Richtung des Bereichs 12 weisen. Die Fortsätze 24 setzen sich jeweils, wie in den Figuren 2 und 3 zu erkennen ist, aus einem Vorsprung 26 der Abdeckkappe 16 und einem Vorsprung 28 der Abdeckkappe 18 zusammen. Jeder Fortsatz 24 nimmt eine Schraubenfeder 30 auf, die sich mit ihrem ersten Ende 30a an der Unterseite des Airbag-Moduls und mit ihrem zweiten Ende 30b an einer Fläche
25 abstützt, die an dem Bereich 12 des Lenkrads 10 gebildet ist. Der Durchmesser eines einzelnen Fortsatzes 24 weist im Verhältnis zur zugehörigen Schraubenfeder 30 entweder ein Übermaß auf oder ist mit einem entsprechenden Wulst versehen (nicht gezeigt), so daß die Schraubenfeder 30 sicher auf dem Fortsatz 24 gehalten

wird. Die Schraubenfedern 30 sind so ausgelegt, daß sie bei dynamischen Belastungen, wie sie etwa bei einem Unfall auftreten können, nicht von den Fortsätzen 24 abrutschen oder sich auf sonstige Weise lösen, beispielsweise durch radiale Aufweitung.

- 5 Die Schraubenfedern 30 erfüllen eine Doppelfunktion. Zum einen dienen sie der Rückstellung des Airbag-Moduls 14, wenn zur Auslösung eines Hupsignals durch Druck auf die Abdeckkappe 16 das gesamte Modul 14 in Richtung des Bereichs 12 niedergedrückt wird. Zum anderen sichern die Schraubenfedern 30 die Verbindung zwischen Abdeckkappe 16 und Gasgeneratorträger 18. Die
- 10 Schraubenfedern 30 halten die Vorsprünge 26 und 28 der Abdeckkappe 16 bzw. des Gasgeneratorträgers 18 zusammen und verhindern somit ein seitliches Verschieben zwischen Gasgeneratorträger 18 und Abdeckkappe 16, insbesondere während eines Unfalls. In Richtung der Längsachsen der Fortsätze 24 wird die Abdeckkappe 16 durch die Schnappverbindungen 22 auf dem Gasgeneratorträger
- 15 18 gehalten.

- Bei der in Figur 4 dargestellten Ausführungsvariante sind die Schraubenfedern 30 auch an ihrem zweiten Ende 30b auf entsprechenden, am Lenkrad 10 gebildeten Fortsätzen 32 sicher aufgenommen, so daß das Airbag-Modul 14 alleine durch die Schraubenfedern (30) am Lenkrad 10 befestigt ist und die
- 20 Schraubenfedern 30 alleine die Führung des Airbag-Moduls 14 übernehmen.

Bei einer ausreichenden Zahl von Fortsätzen 24 und Schraubenfedern 30 kann auf weitere Befestigungselemente zur Anbringung des Airbag-Moduls 14 am Lenkrad 10 vollständig verzichtet werden.

- Eine oder mehrere der an der Unterseite 20 des Airbag-Moduls 14 vorgesehenen Fortsätze 24 können auch zur Ausbildung eines Hupkontakts verwendet werden. Hierzu ist die dem Bereich 12 zugewandte Seite eines Fortsatzes 24 als Kontaktfläche 34 ausgebildet. Wenn durch Niederdrücken des Airbag-Moduls 14 die Kontaktfläche 34 des Fortsatzes 24 und eine gegenüber-
- 25 liegend am Lenkrad 10 oder an einem dort gebildeten Fortsatz 32 (Figur 4)

- 5 -

vorgesehene Kontaktfläche 36 bzw. 36' miteinander in Kontakt gebracht werden, wird ein Stromkreis geschlossen, der die Auslösung des Hupsignals bewirkt.

Schutzansprüche

1. Airbag-Modul zum Einbau in ein Lenkrad, mit einem Gasgeneratorträger (18) und einer Abdeckkappe (16), die durch eine Schnappverbindung (22) miteinander verbunden sind, dadurch gekennzeichnet, daß sowohl am
5 Gasgeneratorträger (18) als auch an der Abdeckkappe (16) Vorsprünge (28, 26) ausgebildet sind, wobei jeweils ein Vorsprung (28) des Gasgeneratorträgers (18) und ein Vorsprung (26) der Abdeckkappe (16) einen gemeinsamen Fortsatz (24) bilden, auf dem ein erstes Ende (30a) einer Schraubenfeder (30) aufgenommen ist.
2. Airbag-Modul nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die
10 Fortsätze (24) an der Unterseite (20) des Airbag-Moduls (14) vorgesehen sind, die einem an die Lenkradnabe angrenzenden Bereich (12) gegenüberliegt.
3. Airbag-Modul nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Durchmesser der Fortsätze (24) größer als der Innendurchmesser der zugehörigen Schraubenfedern (30) ist.
- 15 4. Airbag-Modul nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Fortsätze (24) einen Wulst aufweisen.
5. Airbag-Modul nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens einer der Fortsätze (24) eine Kontaktfläche (34) zur Herstellung eines elektrischen Kontakts aufweist.
- 20 6. Baugruppe aus einem Lenkrad (10) und einem Airbag-Modul (14) nach einem der vorhergehenden Ansprüche.
7. Baugruppe nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Schraubenfedern (30) mit ihrem ersten Ende (30a) an der Unterseite 20 des Airbag-Moduls (14) und mit ihrem zweiten Ende (30b) direkt oder indirekt am
25 Lenkrad (10) abstützen.

8. Baugruppe nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß am Lenkrad (10) Fortsätze (32) gebildet sind, auf denen die zweiten Enden (30b) der Schraubenfedern (30) aufgenommen sind.

9. Baugruppe nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Airbag-Modul (14) alleine durch die Schraubenfedern (30) am Lenkrad (10) befestigt ist.

10. Baugruppe nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, daß alleine die Schraubenfedern (30) die Führung des Airbag-Moduls (14) gegenüber dem Lenkrad (10) bewirken.

11. Baugruppe nach einem der Ansprüche 6 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß am Lenkrad (10) wenigstens eine einem Fortsatz (24) des Airbag-Moduls (14) gegenüberliegende Kontaktfläche (36, 36') gebildet ist.

111

9

12

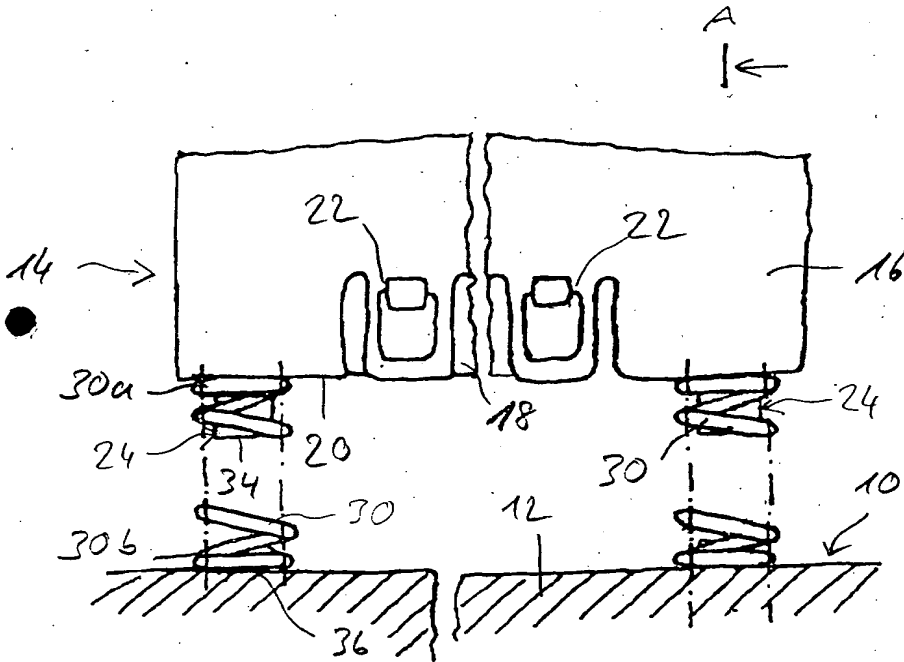


Fig. 1

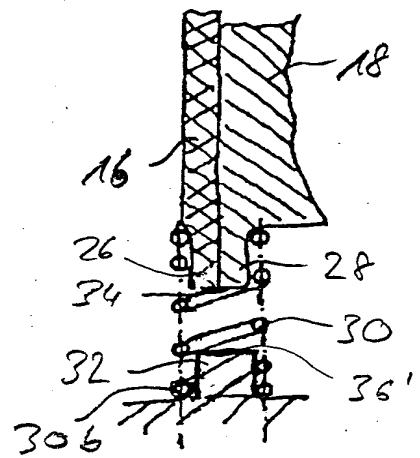


Fig. 4

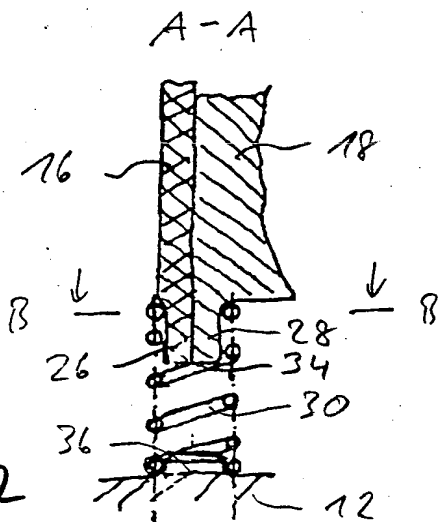


Fig. 2

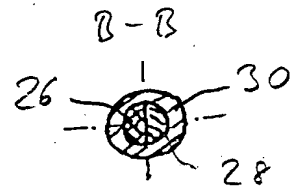


Fig. 3